X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

Komisja Infrastruktury

■ **Podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego (nr 4)**

z dnia 26 lipca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego (nr 4)

26 lipca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw lotnictwa cywilnego, obradująca pod przewodnictwem posła **Kamila Wnuka (Polska2050-TD)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego na temat stanu realizacji inwestycji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Lasek** sekretarz stanu, pełnomocnik rządu do spraw CPK wraz ze współpracownikami, **Adam Bandosz** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Filip Czernicki** prezes Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Ilków** prezes Polskich Portów Lotniczych, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Tomasz Szymczak** p.o. prezes zarządu Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa Modlin, **Tadeusz Szymańczak** prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak, Jakub Sindrewicz** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, najmocniej przepraszam za opóźnienie dzisiejszego posiedzenia, natomiast w tym momencie trwa tajna część obrad sesji plenarnej Sejmu RP, stąd też trochę niższa frekwencja parlamentarzystów, bo tam też dzieją się ważne rzeczy. Myślę, że też bardzo ważną rzeczą dla Polski jest kwestia Centralnego Portu Komunikacyjnego, stąd też dzisiejsza podkomisja.

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego Komisji Infrastruktury. Witam serdecznie pana posła Horałę. Witam serdecznie wszystkich zaproszonych gości. Witam osoby, które zdalnie oglądają posiedzenie naszej podkomisji. Za chwilę dotrze do nas pan minister Maciej Lasek. Witam dyrektora biura pełnomocnika rządu do spraw CPK, pana Łukasza Chaberskiego. Witam serdecznie prezesa Centralnego Portu Komunikacyjnego, pana Filipa Czernickiego. Witam wszystkich zaproszonych gości, przepraszam, że nie będę wszystkich państwa wymieniał z imienia i nazwiska, ale cieszę się, że z nami jesteście w tej dyskusji, w tej debacie. Oczywiście później oddam państwu głos. W momencie, kiedy będziecie państwo zabierać głos proszę o przedstawienie się z imienia i nazwiska oraz podmiot, który będziecie państwo reprezentować.

Jednym punktem dzisiejszego posiedzenia, który chcemy dzisiaj omawiać jest punkt niezwykle ważny dla przyszłości polskiego lotnictwa cywilnego – informacja pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego na temat stanu realizacji inwestycji budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z konsekwencjami dla innych lotnisk, które znajdują się w centralnym regionie Polski.

Żeby nie przedłużać, to pozwolę sobie od razu oddać głos panu dyrektorowi. Nie wiem, czy pan dyrektor, czy pan prezes będzie chciał zabrać głos i ogólnie zarysować, opowiedzieć, na jakim etapie teraz jesteśmy i jak to wygląda. Później przejdziemy od razu do dyskusji, gdzie będziecie państwo mogli zabrać głos i zadawać pytania.

Dyrektor biura pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego Łukasz Chaberski:

Panie przewodniczący, Łukasz Chaberski, dyrektor biura pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego. Rzeczywiście ta nadzwyczajna kwestia w parlamencie,

którą przed chwilą mieliście państwo parlamentarzyści, spowodowała, że pan minister jeszcze do nas nie dotarł. Wiem, że jest jego intencją, żeby być tutaj z nami i żeby przedstawić tę informację. Jestem wyposażony w tę informację, którą pan minister chciałby państwu przekazać, ale chciałbym jednak poczekać na pana ministra. Jeśli czas nas goni, to prosiłbym o przekazanie głosu panu prezesowi Filipowi Czernickiemu, który będzie mówił szczegółowo.

Mogę spróbować ustalić, ile jeszcze trzeba będzie czekać.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

To mam taką prośbę. Ewentualnie możemy umówić się w ten sposób, że oddam panu głos i przejdziemy do dyskusji, natomiast, jakby nie udało nam się dzisiaj wyczerpać tematu, to zwołamy dodatkowe posiedzenie podkomisji, w której będzie mógł uczestniczyć pan minister Lasek i wtedy wrócimy do sprawy. Zobaczymy w ferworze dyskusji, na ile uda nam się dzisiaj rozwiązać ten temat, a na ile nie. Jeżeli się nie uda, to myślę, że nie ma najmniejszego problemu.

W takim razie oddaję głos panu prezesowi.

Prezes Centralnego Portu Komunikacyjnego Filip Czernicki:

Dzień dobry państwu, Filip Czernicki. Jestem prezesem spółki Centralny Port Komunikacyjny sp. z. o. o. Zostałem najpierw powołany do rady nadzorczej i oddelegowany do pełnienia funkcji prezesa. Pełniłem tę funkcję od 19 stycznia. W kwietniu został rozstrzygnięty konkurs, więc mniej więcej od połowy kwietnia jestem powołany na stanowisko prezesa.

W pierwszych miesiącach od powołania mnie i nowego składu rady nadzorczej trwały audyty. Te audyty, jak państwo wiecie, w większości były wykonywane siłami wewnętrznymi i przy wsparciu pojedynczych doradców. Natomiast niestety nie zgłosili się nam chętni do wykonania tych audytów z punktu widzenia firm zewnętrznych. Co prawda było to pokłosie faktu, że ponad 100 firm, dokładnie 116 firm musieliśmy wykluczyć z tego postępowania, dlatego że wcześniej pracowały dla CPK. W tym sensie jest naturalnym, że rzeczywiście te podmioty zewnętrzne miały tutaj konflikt interesów i większość tych prac audytowych wykonaliśmy własnymi siłami. Na samym początku chciałbym podkreślić, że uważam, że kadra spółki jest na tyle kompetentna i fachowa, że z pewnością potrafiła też rzetelnie ocenić zarówno realność harmonogramów, jak i zamierzeń inwestycyjnych. Wiele z tych informacji, które otrzymałem już pierwszego dnia pobytu w spółce zostało później potwierdzone w tych audytach.

Chyba wszyscy, którzy zajmują się dużymi inwestycjami zdają sobie sprawę, że założony pierwotny harmonogram był nierealny. To była jedna z tych pierwszych rzeczy, które musieliśmy poważnie przeanalizować i zastanowić się, kiedy termin oddania tej inwestycji do użytku mógłby być realnie wskazany. Dzisiaj te wyliczenia wskazują na 3-4 kwartał 2032 r. Ale tak też się składa, bo jest to jeden z takich warunków, jak ktoś pyta, kiedy to lotnisko powstanie, to moja odpowiedź brzmi: raczej, kiedy najwcześniej może powstać. Najwcześniej może powstać w 2032 r., bo, po pierwsze, nie wyobrażamy sobie budowania nowej tak dużej infrastruktury transportowej bez dobrego skomunikowania i to zarówno w momencie, nie wiem, czy jest tutaj na sali przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ale tam też otrzymaliśmy potwierdzenie, że dopiero w 2031 r. będzie poszerzona autostrada A2. Wszyscy państwo, jeżdżący tą autostradą wiecie, jak jest zatłoczona, więc to już jest potrzebne, a co dopiero na fale dojazdowe pasażerów do lotniska. Byłoby to wtedy wręcz nieodzownie konieczne.

Tak samo oczywiście nie można wyobrazić sobie lotniska bez kolei, zwłaszcza że ta nowa linia kolejowa kolei dużych prędkości między Warszawą a Łodzią będzie przebiegać pod lotniskiem, więc oczywiście musi być to wykonane w pierwszej kolejności. Harmonogramy tej inwestycji kolejowej też wskazują na mniej więcej 2031 r. W tym sensie te inwestycje muszą być ze sobą skorelowane.

Ostatnia kwestia, która moim zdaniem jest równie ważna, czyli nie ma sensu oddawania lotniska, na którym nie będzie odpowiedniego ruchu dla tak dużej infrastruktury. Zatem musimy zbudować ten ruch. Żeby zbudować ten ruch, to musi on najpierw urosnąć. W zeszłym roku ruch na Lotnisku Chopina, koło mnie siedzi prezes Lotniska Chopina, prezes PPL, wynosił 18 mln, a na ten rok prognozowane jest ok. 20 mln pasażerów. Wszystko wskazuje, że przy obecnych wzrostach, które są rzeczywiście imponujące,

spodziewamy się, że ok. 2029-2030 r. ten ruch powinien sięgać 30 mln pasażerów. Mniej więcej wtedy, czyli 2030-2031 r. będzie rokiem, który uzasadnia wybudowanie tak dużej infrastruktury. Budując i projektując tę inwestycję oczywiście projektujemy ją z zapasem, ale też to, co trzeba od razu podkreślić, to jest możliwość elastycznego podchodzenia do tych planów inwestycyjnych. W pierwszej fazie to lotnisko zostało zwymiarowane na 34 mln, zatem wystarczający taki zapas 5 mln pasażerów to jest kilkanaście procent zapasu przepustowości. Bez konieczności ingerowania w przepustowość tego lotniska w czasie dosłownie roku czy dwóch jesteśmy w stanie zwiększyć tę przepustowość do 40 mln. Jeżeliby zaś prognozy, jakimi dzisiaj dysponujemy, chociaż jesteśmy też w trakcie zamawiania aktualizacji prognoz zarówno dla Chopina, CPK, jak i w ogóle dla lotnisk w Polsce, miały okazać się zbyt pesymistyczne, to tak naprawdę możemy przyspieszyć tę rozbudowę i planować to lotnisko w większym rozmiarze już na dzień oddania. Chociaż, tak jak powiedziałem, wydaje się, że logicznym jest, żeby nie musieć utrzymywać infrastruktury, która nie będzie użytkowana od pierwszego dnia i pilnować tych kosztów, bo to będzie miało znaczenie dla wyniku finansowego. Co jest też właśnie ważne w tym ostatnim argumencie, o którym mówię, jeżelibyśmy przenosili w pierwszym roku użytkowania ruch konwercyjny rzędu 29 mln, czy nawet 30 mln z Lotniska Chopina na nowe lotnisko centralne, to jest to ten poziom, który zgodnie z modelem finansowym powinien powodować rentowność tego przedsięwzięcia w pierwszym roku. Nie mówię, że to jest już lotnisko dochodowe, ale, że przychody przekraczają koszty, a zatem pozwalają bezproblemowo na dalszy rozwój. Nie potrzebujemy dalszego dofinansowywania, czy jakichś pomostowych kredytów, bo lotnisko powinno na siebie zarabiać już w pierwszym roku działalności. Wydaje mi się, że z tego punktu widzenia to też jest ważne, bo z punktu widzenia budżetowego powinniśmy też patrzeć na tę efektywność finansową.

W zakresie infrastruktury na ten dzień otwarcia zostały ograniczone inwestycje w nieznacznym zakresie, jak widać to są cztery drogi szybkiego zejścia, które powiedzmy, że nie są konieczne przy takim ruchu, jeden z pirsów – pirs południowy, część infrastruktury wsparcia. Myślę, że z punktu widzenia pasażera to nie będzie nawet zauważalna różnica.

W zakresie stacji kolejowej, to ona zostanie wybudowana pod sześć peronów, ale na dzień otwarcia będzie miała cztery perony z tym zapasem, który pozwoli jej na ewentualny rozwój. Jeżeliby ten ruch rzeczywiście rósł, tak jak wskazują na to prognozy – optymistycznie, silnie, także w zakresie kolei.

Trzeba tutaj powiedzieć, że niestety dzisiaj musimy zmienić swoje przyzwyczajenia. Mówię to „niestety" chociaż wiem, że większość warszawiaków korzysta z faktu, że ma bardzo blisko lotnisko, jeśli dobrze pamiętam, to 75% przyjeżdża samochodami i taksówkami na Lotnisko Chopina. Żeby zmienić to przyzwyczajenie na CPK, to będzie to na pewno jedno z tych większych wyzwań, bo rzeczywiście, gdybyśmy mieli mieć do czynienia z takim ruchem kołowym, to rzeczywiście może to powodować znaczne utrudnienia w tym dojeździe. Tutaj ta kolej jest bezwzględnie konieczna. Ale w pierwszym etapie inwestycji będą też zaplanowane łącznice do kolei SKM, które kończą się w Żyrardowie czy w Grodzisku, więc mam nadzieję, że większa część warszawiaków czy mieszkańców Mazowsza będzie korzystała z tego dojazdu kolejowego.

Jeżeli zatem chodzi o stan bieżący tej inwestycji, to mogę powiedzieć, że trwają intensywne prace w zakresie projektowania. Zaawansowanie projektowanie jest dzisiaj po stronie firm, które są zakontraktowane na rzecz projektowania infrastruktury terminalowej, terminala pasażerskiego – firma Foster and Partners, to jest firma światowej renomy, ale to firma, która ma zaawansowanie mniej więcej 50% tego projektu. Firma DAR, która projektuje jako tzw. master civil engineering, to jest firma, która projektuje całą infrastrukturę, nazywamy ją horyzontalną, czyli wszystkie płyty, drogi kołowania, media itd. Tam jest bodaj nawet mniejsze zaawansowanie, bo pewnie koło 40%. Tak że zwracam uwagę państwa, że nawet przy najśmielszych oczekiwaniach oni nigdy nie przestali pracować, to znaczy niezależnie od zmiany na stanowiskach organów zarządzających w spółce te kontrakty były podpisane, zobowiązania były regulowane na bieżąco, a zatem nikt ich nie wstrzymywał. Wszelkie informacje w tej mierze myślę, że były nieuzasadnione. Natomiast faktem jest, że w czasie trwania audytów nie zaciągaliśmy też nowych zobowiązań. Natomiast projektowanie oczywiście ani nie było wstrzymywane, ani się nie wydłużyło.

Jeżeli mieliby państwo o to pytania, to uprzedzam, że w tym zakresie nie można sobie wyobrazić, żeby można było rozpocząć budować lotnisko choćby i w tym roku. Według naszego zweryfikowanego harmonogramu spodziewamy się pozyskania decyzji lokalizacyjnej w pierwszej instancji pewnie pod koniec tego roku. To jest też termin, w którym będziemy kończyć prace nad pozyskiwaniem gruntów. Wygląda na to, że jest spore zainteresowanie programem dobrowolnych nabyć. Gorąco zachęcam mieszkańców tego terenu, aby przystępować do tego programu. Zachęcam to nie znaczy, że, jeżeli ktoś nie życzy sobie podpisywać takiej umowy i nie przystąpi do tego programu, to oczywiście możemy wstępować też później na ścieżkę administracyjną. Wydaje się, że są podmioty, osoby, które będą bardziej zainteresowane taką formułą. Powiedziałbym, że każdy ma prawo do samodzielnego podejmowania decyzji. Ja też podkreślam, że program dobrowolnych nabyć daje nie tylko atrakcyjną cenę, która wiąże się nie tylko z wartością odtworzeniową dla nieruchomości, co jest ważne zwłaszcza dla tych mieszkańców, którzy mają starsze budynki, naniesienia takie, które są już mocno zużyte. Te osoby będą mogły za przygotowaną cenę w operacie szacunkowym dla wybudowania podobnej, analogicznej infrastruktury podobnego budynku wybudować nowy dom dla siebie. Natomiast ci, którzy nie będą zainteresowani ceną odtworzeniową, bo np. dopiero co wybudowali budynek, to dla nich będzie na pewno interesujący wariant z bonusami. Bonus dla nieruchomości +40%, a dla pozostałej części nieruchomości +20%, bo, jeżeli ktoś robił jakieś nasadzenia, jakieś drzewa, jakieś płoty, to na pewno poniósł jakieś koszty. Myślę, że w związku z tym to są dość atrakcyjne kwoty, a zatem część mieszkańców będzie bardzo zainteresowana takimi umowami. Dotychczas mieliśmy zgłoszenia i nabyliśmy 38% gruntów dla tego lotniska, a zgłosiło się ok. 70-80% tych, którzy mieszkają dotychczas na tym terenie i ewentualnie byliby gotowi na podpisanie takiej umowy.

Za chwilę, to znaczy też w tym roku, uruchamiamy program dobrowolnych nabyć dla linii kolejowej Warszawa – Łódź. Tutaj zaawansowanie prac też jest już spore, ponieważ mam nadzieję, że w tym zakresie będziemy na dniach uruchamiać przetarg na budowę tunelu w Łodzi, a potem dla kolejnych części inwestycji. Nie ukrywam, że z punktu widzenia inżynieryjnego wydaje się, że ta linia Warszawa – Łódź tak naprawdę jest większym wyzwaniem niż samo lotnisko.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie prezesie. Mam prośbę, bo temat CPK, to jest tak naprawdę temat wszystkich podkomisji Komisji Infrastruktury. Prosiłbym, żebyśmy dzisiaj nie skupiali się na wszystkim, na całej inwestycji, ale tylko na tej części lotniskowej. Jestem tego świadom, że ona jest tak naprawdę mniejsza od kolejowej, ale ponieważ mamy ograniczony czas i zasób, to prosiłbym, żebyśmy dzisiaj skupili się tylko na części lotniskowej. Dziękuję.

Prezes Centralnego Portu Komunikacyjnego Filip Czernicki:

Dobrze. W takim razie nie chcę też przedłużać, bo zdaję sobie z tego sprawę, że będzie więcej głosów, więc może tylko powiem w kontekście takich kluczowych dat, że jeżeli rzeczywiście przyjmiemy możliwość, że uzyskana decyzja lokalizacyjna będzie gdzieś w końcówce tego roku i do tego czasu nabędziemy znaczącą większość gruntów w programie dobrowolnych nabyć, wówczas planowane jest uzyskanie pozwolenia na budowę w pierwszym kwartale 2026 r. i rozpoczęcie robót naziemnych w trzecim kwartale 2026 r., fundamentowanie w drugim kwartale 2026 r. i budowa tunelu, co oznaczałoby zakończenie budowy tunelu w drugim kwartale 2029 r., zakończenie robót związanych z terminalem w pierwszym kwartale 2031 r., pozwolenie na użytkowanie w drugim kwartale 2031 r., czas na certyfikowanie, uruchomienie lotniska to byłby właśnie ten 2031 r. Mamy nieduże zapasy, ale jest pewien zapas, więc, tak jak powiedziałem – zakładamy, że mniej więcej w trzecim kwartale 2032 r. to lotnisko będzie mogło zostać oddane do użytku. To tyle, jeśli chodzi o daty.

W zakresie działań, które dzisiaj odbywają się jeszcze na tym terenie, trwa porządkowanie tego terenu na nieruchomościach, które spółka nabyła. Zdaję sobie sprawę z tego, że to może budzić emocje społeczne, ale proszę pamiętać, że przede wszystkim chciałbym uszanować tych mieszkańców, którzy są na tym terenie. Chociażby na ten rok, ale myślę, że też na przyszły rok będziemy mogli podpisywać umowy dzierżawy na tym terenie,

żeby ta ziemia, która jest ziemią rolną niewątpliwie o wysokiej wartości, miała też szansę dawać plony tak długo, jak nie będzie potrzebna pod budowę. Z kolei naniesienia, które są rozbierane, obyśmy odzyskali jak najwięcej materiałów z tych budynków. Przekrusz czy drzewa są przekazywane nieodpłatnie gminom. Jeżeli uda nam się odzyskać trochę takich twardych elementów infrastruktury, to poprosiłem pracowników spółki, żeby rozmawiać z firmami, które wykonują dla nas te rozbiórki i uwzględnić to przy nowych umowach, ponieważ zależy mi też na aspekcie społecznym, żeby jak najwięcej uszanować tej lokalnej społeczności, której niewątpliwie zmieniamy życie.

Niezależnie od tego jak to wpływa na lokalną społeczność, celem tego przedsięwzięcia jest przede wszystkim zapewnienie możliwości rozwoju transportu dla centralnej Polski, dla Mazowsza. Według tych harmonogramów wygląda na to, że w logiczny i realny sposób jesteśmy w stanie przygotować tę infrastrukturę i wybudować na 2032 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie prezesie za dosyć szczegółowe wypowiedzi na temat stanu obecnej inwestycji. Co do ostatniego zdania, to się z panem nie zgodzę, bo uważam, że przy takiej przepustowości i przy celach, jakie ma CPK, to nie jest obsługa Mazowsza, tylko to jest obsługa całej tej części Europy. Zakładając to, że istnieją te pozostałe lotniska, to te 30 parę mln ludzi, to będą osoby nie tylko z Mazowsza, tylko z całej Polski, a może i z tej części Europy, ponieważ zakładam, że to będzie duże lotnisko, które będzie obsługiwać loty międzykontynentalne.

Wracając do meritum sprawy, cieszę się, że będziemy mieli dzisiaj dyskusję w tym temacie, bo trzeba mieć na uwadze jedną sprawę. Pan prezes o tym powiedział – ta inwestycja, to nie jest inwestycja, która będzie zrealizowana w tej kadencji parlamentu, to także nie jest inwestycja, która będzie zrealizowana w przyszłej kadencji parlamentu. To nie jest temat polityczny, tylko tak naprawdę to jest temat strategiczny dla naszego państwa. Nie wiemy dzisiaj, kto będzie rządził w Polsce w latach 2027-2031, a tym bardziej w latach 2031-2035. Dlatego ważna będzie kontynuacja, ważna będzie współpraca wszystkich sił politycznych w Polsce po to, żeby ta inwestycja została zrealizowana i żeby została zrealizowana jak najlepiej dla Polek i Polaków. W dyskusji będę prosił o współpracę wszystkie środowiska polityczne w Polsce, żebyśmy zmierzali w tym samym kierunku, w strategicznym kierunku dla Polski, bo wydaje mi się to dosyć istotne. To tak tytułem wstępu.

Powitam jeszcze pana Rafała Kasprzyka, posła z Ziemi Świętokrzyskiej, który ma stosunkowo blisko i myślę, że ten temat go mocno interesuje.

Jeżeli chodzi o CPK, to chciałbym zadać panu prezesowi kilka pytań. Oczywiście, jeśli będzie pan w stanie odpowiedzieć, to będzie dobrze, a jeśli nie, to pozwolę sobie zadać te pytania panu ministrowi bądź panu dyrektorowi. Mówimy dzisiaj tylko o lotnictwie i mam prośbę do państwa, żeby dzisiaj w dyskusji skupiać się na kwestii lotniczej, bo szersza jest ta część logistyczna, kolejowa, ale to będzie jeszcze omawiane na innej Komisji Infrastruktury i podkomisji do spraw kolei. Dziś skupiamy się na lotnictwie i stąd nasze pytania będą w tym zakresie.

Pierwsza kwestia, to jest kwestia, o której pan kończył mówić – samorządowa. Jest to na pewno inwestycja potrzebna i w jakiś sposób niezbędna Polsce, ale musimy mieć na uwadze i pamiętać o tych lokalnych środowiskach, o tych osobach, które dzisiaj funkcjonują, żyją i mieszkają tam, gdzie ta inwestycja ma powstać, żeby maksymalnie zabezpieczyć interesy lokalnej społeczności, oczywiście na ile jest to możliwe. Trochę mnie pan uspokoił informacjami, które pan podał. Jeżeli chodzi o gminę, rozmowy, wszystkie stosowne porozumienia, na jakim to jest etapie? To będzie takie pytanie, jeżeli chodzi o Baranów i te gminy, w których inwestycja ma bezpośrednio powstać.

Druga kwestia, to obecne funkcjonowanie lotnictwa cywilnego w Polsce. Jest to też bardzo istotne. Na dzisiejszej podkomisji mamy prezesa PPL oraz przedstawicieli Modlina. Dzisiaj mamy Lotnisko Chopina, mamy Modlin, co dalej z tymi lotniskami? Wiem, że na dzisiaj jest też planowana mocna inwestycja w Lotnisko Chopina. Jak widzimy przede wszystkim plan funkcjonowania do roku 2032 i co po roku 2032? To jest bardzo istotna kwestia ze względu na dotychczasowe funkcjonowanie tych lotnisk i ze względu na sytuację tu i teraz, na dzisiaj, bo myślę, że jest to kluczowe dla wielu osób.

Nie wiem, czy będzie pan w stanie udzielić takiej informacji, myślę, że bardziej ministerstwo, jaki jest planowany rodzaj tych lotnisk? Przepustowość to jedno, ale skąd będzie można latać do Pragi, do Londynu, a skąd do Nowego Jorku, do Dubaju? Myślę, że ma to spore znaczenie z perspektywy polskich pasażerów. To kolejna kwestia.

Nie będę dopytywać o transport, bo, tak jak powiedziałem – nie chciałbym rozszerzać tego tematu, jak dojechać i o możliwości. Jest to taki szerszy temat.

Ostatnie pytanie, które chciałem zadać, mówimy tylko o ruchu pasażerskim, a co z ruchem towarowym cargo? Z perspektywy funkcjonowania Polski wiem, że w pierwszym zamyśle CPK był też ten ruch towarowy cargo. Stąd też moje pytanie, bo cały czas mówimy o przepustowości pasażerów, a co z tym ruchem cargo? Nie chodzi mi tutaj stricte o połączenie kolejowe, bo zarys był przedstawiony, tylko jak ma to wyglądać pod kątem tego, jaką planujemy przepustowość? Co się w tej kwestii ewentualnie zmieniło? A jak się zmieniło, to jakie alternatywne działania? Ode mnie to na razie tyle pytań.

Oddaję głos następnym panom posłom.

Witam pana ministra. Dziękujemy, że jest pan z nami. Co prawda nie usłyszał pan moich pytań, ale myślę, że pan dyrektor w razie czego pomoże.

Pierwszy chciał zadać pytanie pan poseł Horała i zaraz oddam głos panu posłowi Kasprzykowi. Proszę bardzo.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Kilka kwestii polemicznych i kilka pytań. Po pierwsze, nie chcę już wracać do tematu realności czy nierealności harmonogramów. Było to już wielokrotnie dyskutowane i mamy tu po prostu zupełnie inną filozofię i zupełnie inną definicję tego, jak wygląda zarządzanie strategiczne. Natomiast chciałbym bardzo dobrze doprecyzować, jak rozumiem prezes użył słów, że 3-4 kwartał 2032 r. jest to najwcześniejszy możliwy termin. Rozumiem, że nie możemy domniemać, że jest to taki bardzo pewny termin. Czy poza oczywistymi ryzykami każdego procesu budowlanego, które wiadomo, że występują, więc każdy termin oddania jakiejkolwiek budowy jest tylko szacunkiem. Czy przewidujecie państwo, jakieś inne czynniki, które mogą powodować opóźnienia? Na przykład podstawowym czynnikiem jest dla mnie amortyzacja inwestycji w Okęcie. Pytanie pomocnicze, czy przyjmujemy tu filozofię najsłabszego ogniwa? Oznacza to, że cały szereg ryzyk procesu inwestycyjnego na CPK poszerzamy o ryzyka np. rozbudowy A2, gdzie też mogą wystąpić opóźnienia, rozbudowy Okęcia, gdzie też mogą wystąpić opóźnienia. Dopiero jak wszystko to poklika, czyli każdy ten czynnik powoduje opóźnienie CPK. CPK idzie tak wolno, jak najwolniejszy proces inwestycyjny z tego całego szeregu procesów inwestycyjnych. Czy dobrze odczytuję, że to jest taka filozofia? Jeżeli spóźnia się kolej, to opóźniamy CPK. Jeżeli spóźnia się autostrada, to opóźniamy CPK. Jeżeli spóźnia się rozbudowa Chopina, to opóźniamy CPK. CPK powstaje tylko wtedy, kiedy to wszystko jest już wyklarowane, bo oczywiście ryzyko opóźnień w całym procesie rośnie wykładniczo.

Delikatnie pozwolę sobie, bo taka jest moja niemiła natura, na lekką uszczypliwość, bo pan prezes powiedział, że nie można tworzyć dopóki nie będzie poszerzona A2, bo tam są korki. Tak jakby nie było korków na ul. Żwirki i Wigury w Warszawie przy dojeździe do Chopina. Tam są korki już teraz i tam się często utyka w korkach.

Zdecydowana polemika i tak po prostu nie jest. Nie jest tak, że na te lotniska o maksymalnej technicznej przepustowości 34 mln pasażerów trzeba zbudować na 34 mln ruchu. 34 mln pasażerów maksymalnej technicznej przepustowości jest liczone w ten sposób, ile fizycznie pomieści się na terminalu, sortowni bagażu itd. przy założeniu 100% wypełnienia siedem dni w tygodniu, dwadzieścia cztery godziny na dobę. Żadne lotnisko tak nie funkcjonuje, a już zwłaszcza lotnisko o funkcji hubowej. Są fale dolotowe, są fale wylotowe, są górki, nie ma równego rozsmarowania ruchu. Lotnisko, a zwłaszcza lotnisko hubowe o maksymalnej technicznej przepustowości 34 mln, które ma obsłużyć 30 mln ruch jest lotniskiem przepełnionym, jest lotniskiem substandardowym, na którym są kolejki, korki itd. Te 34 mln w naszych planach to był nie bez przyczyny nazywany etap 0.8, a nie etap 1. To była odpowiedź na pytanie, co z pełnego etapu pierwszego możemy wyodrębnić, żeby jak najszybciej otworzyć w sytuacji wypełniania się Chopina i w sytuacji, gdy rozbudowa Chopina jest bez sensu, żeby już przejąć ten ruch zanim

Chopin się zadławi i spokojnie kontynuować proces inwestycyjny do realizacji pełnego etapu pierwszego. Moim zdaniem przy czteroletnim opóźnieniu ewidentnie należałoby od razu budować pełen etap 1.

Tu kolejna wątpliwość, stwierdził pan, że można w 1-2 lata dojść do tych 40 mln albo nawet jeszcze w trakcie przekonfigurować, tak żeby było 40 mln. To nie jest spójne. Z jednej strony budowa w cztery lata jest absolutnie nierealna i musimy to wydłużać do sześciu, siedmiu, ośmiu lat, a potem nagle w 1-2 lata dokonamy kolejnej budowy i będziemy mieli 40 mln pasażerów. Jedno, o co bym bardzo prosił, to, żeby to ponownie przeanalizować raczej w kierunku, jak już w 2032 r. albo i później, przy tej filozofii, że wszystko musi czekać, to w sposób oczywisty od razu 40 mln pasażerów.

Teza, że lotnisko powinno na siebie zarabiać od pierwszego dnia działania – w biznesie tak nie jest. Zdarzają się inwestycje, powiedziałbym, że nawet jest to norma, że one mają czas rozbiegu i nie oczekuje się, że dokładnie od chwili otwarcia już będzie rentowna. Co więcej, w tych biznesplanach, które my opracowaliśmy, w teście prywatnego inwestora, potwierdził to też np. NIK w swojej kontroli, próg rentowności to jest 23-24 mln pasażerów rocznie. 30 mln to jest po prostu lotnisko przepełnione. Pytanie pomocnicze, czy dokonano przeliczenia tego? Staram się to śledzić, ale może coś mi umknęło, czy był jakiś nowy przetarg na zewnętrzną firmę, która dokona przeliczenia biznesplanu, przeliczenia testu prywatnego inwestora? Czy ten TPI był aktualizowany przez ostatnie pół roku na te nowe założenia? Oczywiście oddanie później do użytku, zdeskalowanie, dopuszczenie rozbudowy częściowo konkurencyjnego Modlina, rozbudowa Okęcia, to są wszystko czynniki drastycznie zmieniające model biznesowy w związku z czym dawne testy prywatnego inwestora i biznesplany są nieobowiązujące. Pytanie, czy, z jakimi efektami, kto tego dokonał, że to wszystko przeliczono? Jak rozumiem pojawiła się nowa teza, że nie 24 mln, ale aż 30 mln pasażerów jest potrzebnych do rentowności lotniska o maksymalnej technicznej przepustowości 34 mln. Gołym okiem się to rozjeżdża. Lotniska tak nie działają. Nie jest tak, że lotnisko musi być przepełnione, żeby zaledwie osiągnąć ledwo próg rentowności i zacząć się zwracać.

Oczywiście też pytanie, dlaczego takie różne podejście? Np. Port Lotniczy w Modlinie działa kilkanaście lat i jeszcze nie osiągnął rentowności. Wiem, że w tym roku jest na papierze zysk, ale jest on w wyniku ugody sądowej, w wyniku której na konto wpłynęło sporo milionów, a nie w wyniku działalności operacyjnej. Po kilkunastu latach wobec lotniska w Modlinie nie jest stawiany wymóg, że musi być rentowne i przynosić zyski i można ładować w nie kolejne pieniądze i inwestować w jego rozbudowę, a wobec CPK jest taki wymóg, że już od pierwszego roku musi koniecznie być rentowne. Takie podejście wydaje mi się być niekonsekwentne.

Pan przewodniczący mi wybaczy, dosłownie jedno zdanie odnośnie aspektu kolejowego, bo pan prezes to poruszył. Po pierwsze, zapowiedział pan wyprowadzenie łączników dla kolejki aglomeracyjnej i że będzie dworzec z czterema peronami, ale zapasem na sześć. Czy mamy to rozumieć jako deklarację, że jednak generalnie węzeł CPK będzie w pełnej funkcjonalności? Tu były pewne wątpliwości, czy on będzie w pełnej funkcjonalności z możliwością trasowania pociągów we wszystkich relacjach i docelowo z sześcioperonowym dworcem, czy jednak będzie okrojony? Np. z wypowiedzi ministra Malepszaka można było odnieść wrażenie, że np. zakłada, że należy trasować pociągi przelotowe, które nie będą się zatrzymywały w CPK i dlatego nie ma tych dwóch peronów, a nie, dlatego że one w przyszłości powstaną. Mają być pociągi, które będą o pięć minut szybsze między Warszawą a Łodzią i w ogóle nie będą zatrzymywały się w CPK. Tak samo w kwestii pełnej funkcjonalności węzła na konferencji pana premiera i panów ministrów była zapowiedź pełnej zmiany koncepcji, że pociągi nie będą się zjeżdżały do CPK, tylko do Węzła Warszawskiego. To byłaby oczywiście bardzo dobra wiadomość, gdyby było to jakieś nieporozumienie i powstałyby węzeł CPK i dworzec kolejowy w pełnej funkcjonalności, choć może trochę później.

Prace nad pozyskiwaniem gruntów. Bardzo cieszą mnie te pozytywne opinie na temat programu dobrowolnych nabyć. Oczywiście rzuca to światło na zasadność decyzji, żeby celową decyzją wstrzymać ten program na pół roku, bo moglibyśmy być już dużo dalej. Mieszkańcy, którzy chcą sprzedać na lepszych warunkach niż przy wywłaszczeniu już

by sobie organizowali to swoje życie. Oczywiście zawsze należy się cieszyć, że z powrotem cała rzecz nabrała rozpędu.

Ostatnia sprawa, przynajmniej w tej puli. Moim bardzo dużym niepokojem są kwestie spięcia finansowego tego całego przedsięwzięcia. O tym już trochę wspominałem w aspekcie samego biznesplanu lotniska. Np. wydłużenie procesu inwestycyjnego oznacza większy koszt kapitału w czasie, ale też oznacza wydłużenie w czasie, w którym mamy uwięzione nakłady KPK i one nie przynoszą przychodów. To znów rozjeżdża model biznesowy. Na ten model finansowy i na określone parametry inwestorzy składali wiążące oferty. Dokonaliśmy wyboru najlepszej oferty. W naszym harmonogramie potem byłyby zgody korporacyjne i podpisanie umowy w styczniu lub lutym. W rozumieniu państwa polskiego zgoda korporacyjna, to jest np. opinia Prokuratorii Generalnej, KERM itd. To się oczywiście nie zadziało. Mam takie pytanie, czy państwo rozmawiacie z inwestorami, czy ten kontakt został utrzymany? Czy w związku z tymi nowymi parametrami biznesowymi, również rozbudowa Okęcia, również rozbudowa Modlina, czy w ogóle możemy uznać, że te oferty są jeszcze aktualne, czy cały proces pozyskiwania ofert będzie zaczynał się od początku? Od początku postępowania konkurencyjnego, oczywiście transparentnego, tak jak to w wymogach unijnych.

Drugi element, bo ten komponent prywatnego inwestora z automatu niejako zapewniał TPI, bo rzeczywisty prywatny inwestor jest ultymatywnym, ostatecznym, niepodważalnym testem prywatnego inwestora. Gdyby miało go nie być, to oczywiście jest kwestia testu prywatnego inwestora, ale jest też kwestia bankowalności. Pamiętam, bo to było jeszcze za moich czasów tak tuż przed tym jak zdawałem swoją funkcję, podjęliśmy decyzję o nierozstrzygnięciu przetargu na integratora konsorcjum finansującego, bo tam była oferta przekraczająca budżet. Ten przetarg powinien być powtórzony, a z tego co wiem, to nie został powtórzony. Mam obawy o bankowalność tego całego projektu w sytuacji rozjechania parametrów biznesowych. Może ten przetarg się odbył, ale mogło mi coś umknąć. Zajmuję się tym teraz niejako amatorsko, więc nie wszystko mogę wiedzieć.

Ale jest dalszy temat. Kiedy państwo planujecie pokazać nowy wieloletni plan finansowy? Ta zmiana koncepcji spowodowała również rozjechanie wieloletniego planu finansowego. Jednym z elementów finansowania miały być przepływy finansowe grupy kapitałowej z PPL. Nie są to duże pieniądze, bo to jest kilkaset milionów złotych rocznie, ale jest to twarda, żywa gotówka, kapitał o zerowym koszcie, bo z wewnątrz organizacji, który można solidnie lewarować instrumentami finansowymi i stały coroczny przepływ. Tego przepływu jak rozumiem już nie ma, ponieważ on zostanie przekierowany na rozbudowę Chopina. Jaki jest pomysł na załatanie tej dziury? Jeżeli to wszystko razem zbierzemy, to można powiedzieć, że przynajmniej pod dużym znakiem zapytania jest kilkadziesiąt miliardów, bo to jest inwestor prywatny, bankowalność komercyjna, coroczny przepływ finansowy w ramach grupy kapitałowej z PPL na lewarze. Tu może się okazać, że ta zmiana powoduje, że wcale nie ma tej oszczędności, o której była mowa, tylko wręcz może być drożej z punktu widzenia finansów publicznych, nie z punktu widzenia całkowitych nakładów, bo trzeba będzie finansami publicznymi bardziej wchodzić w przestrzeń, w której było finansowanie komercyjne. Tyle na ten moment.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle za zabranie głosu.

Zanim oddam głos panu posłowi Rafałowi Kasprzykowi, to witam serdecznie panią poseł Barbarę Oliwiecką. Pani poseł jest przewodniczącą podkomisji do spraw kolei, czyli tak naprawdę tej drugiej części CPK, dlatego prosiłem, żeby dzisiaj nie omawiać tej kwestii, bo myślę, że to będzie tematem odrębnego posiedzenia tamtej podkomisji.

Przez grzeczność nie przerywałem przedmówcy, panu posłowi Marcinowi Horale, ale jeśli chodzi o kwestie finansowania tego wszystkiego, to raz, że nie da się do końca rozdzielić części lotniskowej od kolejowej, bo to jest ogromna inwestycja i prosiłbym, żeby to było tematem oddzielnego posiedzenia dotyczącego tylko stricte finansowania. Natomiast co do dotychczasowego finansowania lotnictwa i naszych lotnisk, to w czerwcu na podkomisji omawialiśmy właśnie strategicznie poszczególne lotniska, jak to dzisiaj wygląda w poszczególnych miejscach. Oczywiście wrócimy do tego tematu jeszcze w tym

roku, bo nie da się robić tego kompleksowo nie uwzględniając CPK. Natomiast to jest też bardzo szeroki temat i skupmy się dzisiaj na tych kwestiach, o których zaczęliśmy, o których wspomniał tutaj pan dyrektor.

Chciałem się odnieść jeszcze do jednej rzeczy. Z kolegą posłem jesteśmy od początku na jednej podkomisji i chyba troszkę inaczej zrozumieliśmy pewne kwestie. Pan mówi o rentowności tego lotniska, bo pan wyraził się, że chce, żeby od pierwszego roku to lotnisko było rentowne. Zrozumiałem, że to nie jest gwarancja, tylko będziemy do tego dążyć. W wypowiedzi pana prezesa nie słyszałem, żeby ono było rentowne. To musi być 30 mln pasażerów, tylko że takie są liczby, takie są założenia. Myślę, że dzisiaj nikt nie jest w stanie tego oszacować, zwłaszcza że nie mówimy o roku 2024, tylko 2032 bądź nawet później. Realnie nie jesteśmy w stanie tego oszacować. Przynajmniej ja w wypowiedzi pana prezesa nie słyszałem konkretnie takich słów, jak pan poseł. Może jestem w błędzie, jeśli tak, to proszę o weryfikację, ale wydaje mi się, że takie słowa nie padły.

Oddaję głos panu posłowi Rafałowi Kasprzykowi.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Panie przewodniczący, to dosłownie jedno zdanko. Pan powiedział, że nie można oddzielić finansowania kolejowego od lotniczego. Otóż tu drobna polemika, wręcz trzeba oddzielić, ponieważ komponent lotniskowy musi być komercyjny. Jeżeli nie będzie komercyjny, to będzie decyzja Komisji Europejskiej o zwrocie uzyskanej pomocy publicznej. Stąd trzeba inwestora albo testu prywatnego inwestora itd. Natomiast infrastruktura kolejowa nie może być komercyjna, bo jest infrastrukturą publiczną i opłaty za dostęp do infrastruktury dla przewoźników powinny zasadniczo pokrywać tylko koszty utrzymania infrastruktury i nie mogą znów generować zysku. Tu mamy zupełny rozjazd tych modeli finansowych.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

OK. Polemika to temat publicystyczny i będziemy ją prowadzić, jak zaproszę dziennikarzy, natomiast wiem, jakie są realia finansowe funkcjonowania i spółek, i skarbu państwa, więc dam na wstrzymanie, panie pośle. Jest wiele mechanizmów finansowych, w ramach których będzie realizowana ta inwestycja i o rodzaju tych mechanizmów i jak to będzie wyglądało, porozmawiamy na innej podkomisji.

Oddaję głos panu Rafałowi Kasprzykowi.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za umożliwienie zabrania głosu. Przepraszam za spóźnienie, być może na początku padły informacje, o które chciałbym teraz dopytać i te liczby, o które chciałem dopytać są już przytaczane. Podstawową informacją jest to, jaka jest realna skala inwestycji, którą będziemy realizowali w tym segmencie lotniskowym i czy zlecony projekt, który jest już wykonywany będzie modyfikowany i dostosowany do tych realnych założeń, które przyświecały poprzedniej ekipie, a powiedzmy, że z realnością mają niewiele wspólnego. Chciałem zapytać o komponent pasażerski, bo dla mnie komponent lotniskowy to są trzy podkomponenty: pasażerski, ruch cargo i część wojskowa, którą bardzo interesuje się społeczeństwo w obliczu tych wszystkich kryzysów, które mamy. To jest bardzo ważny element. Chciałem zapytać, jakie są skale tych rozwiązań i czy one będą modyfikowane, ponieważ toczą się pewne prace projektowe i będą dostosowane do tych realnych założeń właśnie w kontekście rozwoju Modlina i Okęcie, mam nadzieję, że to wreszcie nastąpi.

Tak a propos tego Modlina, to też sobie pozwolę, jeżeli pozwalamy sobie na komentarze, to też jest ruch lotniczy, więc zgodnie z tematem chciałbym powiedzieć panu ministrowi, że jest to taka hipokryzja level max, kiedy się kiluje przez osiem lat rozwój Modlina, a później ma się pretensję, że on nie przynosi zysków, to wie pan, to jest hipokryzja i mówienie polityczne. Myślę, że nie powinniśmy zajmować się i mówić o takich rzeczach, bo to, co było rzeczywiście złego, to wszyscy wiemy, natomiast skupmy się na przyszłości, bo dzisiaj Polska potrzebuje realnego stania nogami na ziemi, a nie głową nomen omen w chmurach i rozwoju tego segmentu lotniczego w skoordynowaniu ze wszystkimi lotniskami z taką infrastrukturą, jaką mamy.

Jeśli chodzi jeszcze o te założenia, w których pan minister brał udział w Komisji w Senacie na temat CPK, to pan minister Malepszak wtedy jasno i precyzyjnie wyraził się o tym, jak wyglądały potoki pasażerskie na kolei, jak były w ogóle nietrafione – dobowo 1090 pociągów high speed, które miały być wykorzystane w 20%, czyli co 2,5 minuty wjeżdżać na perony…

Poseł Marcin Horała (PiS):

To były wymyślone dane, panie pośle.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Pan sobie wybiera, widzi tylko te części, które chce pan wiedzieć, ale prawda jest inna. Ja tylko zwracam uwagę na to, że założenia były zupełnie nietrafione i żeby je wypracować, to bardzo proszę o rzetelne i merytoryczne podejście i rozsądne rozmowy, tak żebyśmy wszyscy wiedzieli, jaki jest punkt wyjścia, do czego chcemy dojść i w jaki sposób to zrobić, żeby nie było opóźnień. Rzeczywiście tu się zgadzam, jestem praktykiem budownictwa i w Polsce zdarzają się opóźnienia, zazwyczaj są to opóźnienia, a nie przyspieszenia, ale według mnie możliwe są te plany do 2032 r. Dziękuję bardzo i bardzo proszę o takie dane bardzo generalne, żeby mieć jedną, wspólną linię informacyjną. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, można powiedzieć, za głos polemiki pana posła Kasprzyka.

Kto z zaproszonych gości chciałby zabrać głos w tej kwestii. Pozwolę sobie oddać głos zaproszonym gościom. Ze względu na ograniczony czas Komisji prosiłbym o ograniczenie swojej wypowiedzi do części merytorycznej w limicie trzech minut. Dobrze?

Pan Tadeusz Szymańczak, prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój, proszę.

Prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój Tadeusz Szymańczak:

Dziękuję bardzo. Stowarzyszenie Ochrona i Rozwój od długiego czasu opracowywało raport, mówiący o rozwoju polskiego lotnictwa, kolei i dróg. Nie jesteśmy przeciwni rozwojowi, ale uznajemy, a wręcz protestujemy przeciwko burzeniu i budowaniu dobra Polski na gruzach i na ludzkiej krzywdzie. Mam duży mętlik w głowie, żeby to zebrać, ale materiałów na pewno mam bardzo dużo. Zacznę od tego, że patrząc na przewodniczącego rady, na pana prezesa mieliśmy już spotkania kilka lat temu i rozważaliśmy wtedy, kiedy PiS rujnował nasz rejon, nie patrzył na ludzi i jak mówi o dobrowolnych wykupach. Proszę państwa i państwa posłów, żeby tego nie nazywać dobrowolnymi wykupami, ponieważ na nas napuszczano antyterrorystów z bronią, z psami, podpalano budynki, które wykupiła spółka, w naszym środowisku wpuszczane zostały wozy opancerzone i terroryści z bronią. W związku z tym jest to niedopuszczalne, żeby tak robić.

Jeśli chodzi o drugą część, to szanowni państwo, nieraz nie mogę zapanować nad swoim stresem, choć staram się, więc jeśli mi się coś wyrwie, to proszę o wybaczenie. Jeśli nachodzi się mieszkańców po kilka, kilkanaście razy i mówi im się, że: dajemy wam dobrą cenę. Dla kogo ta cena jest dobra? Mówi im się, że: jak nie sprzedasz za piątym czy szóstym razem, to cię wojewoda wysiedli, tutaj kieruję słowa do pana pełnomocnika, pana posła Macieja Laska, nie róbcie tego. Przedwczoraj zapaliłem znicze na grobie człowieka, który nie wytrzymał tej presji. Muszę opuścić ton, bo znowu będę miał uwagę.

Szanowni państwo, najpierw uregulujmy stosunki ludzkie, a później usiądźmy. Dzisiaj cieszę się, że po raz pierwszy mogłem rozmawiać z panem prezesem spółki CPK. Mam nadzieję, że te deklaracje, które wyraziliśmy w stosunku Stowarzyszenie – CPK, dojdzie do spotkania i usiądziemy przy stole i rozważymy o raporcie. Tu jest człowiek, który niszczył Modlin, a my mówiliśmy o rozwoju Modlina. On dzisiaj staje się bohaterem, pytając o to. Pan, panie Marcinie, panie pośle, pan jest twórcą Radomia, tego, gdzie nie ma komu odprawiać samolotów.

Szanowni państwo, jak można niszczyć psychikę naszych dzieci, jak można niszczyć psychikę ośmiu tysięcy ludzi, dwóch tysięcy rodzin, rozdając samochody strażackie? Ja jestem strażakiem w jednej z jednostek, która jest planowana do wyburzenia, moja sąsiednia jednostka ochotniczej straży pożarnej…

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Panie Tadeuszu, przepraszam, ale proszę już do meritum. Pan mówi mocno emocjonalnie i ja pana rozumiem, ale mamy mocno ograniczony czas. Jak chce pan zadać pytanie, to proszę o to pytanie. Musimy też dać głos następnym gościom.

Prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój Tadeusz Szymańczak:

Panie przewodniczący, jeśli nie poznamy mechanizmu prześladowania ludzi, to budowanie takiej inwestycji za takie pieniądze praktycznie nie ma celu. Chcę tylko powiedzieć tak: ostatnio dostałem pismo podpisane przez pana prezesa do ochotniczej straży pożarnej. Tu jest faux pas, że jak ochotnicza straż pożarna zrezygnuje z działalności rolniczej, to może liczyć na rentę rolniczą. Wiecie państwo, ile wynosi renta rolnicza? Przed chwilą sprawdzałem – 1588,44 zł. Wy nam proponujecie te dobre wykupy na takich warunkach? W tzw. operatach szacunkowych, które w moim przekonaniu nie mają nic wspólnego z wyceną, bo za każdym razem, kiedy straszy się daną rodzinę, to jest podawana inna wartość. Panie prezesie, na spotkaniu panu pokażę, że za wyburzany budynek, który ma skończoną amortyzację proponuje się właścicielowi potrącenie z całości za gruz i za wyburzenie, to o czym my mówimy. To są dramaty ludzkie, o których powinniśmy rozmawiać.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój Tadeusz Szymańczak:

Panie przewodniczący, ale ja chcę zadać pytanie.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dobrze, to proszę do meritum, do pytania. Ja też pozwolę sobie odnieść się do pana słów.

Prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój Tadeusz Szymańczak:

Pytania były kierowane, wnioski były kierowane. Patrząc na pana posła Laska, to przykro mi powiedzieć, że jako stowarzyszenie nie mamy na nie odpowiedzi, a my chcemy usiąść do stołu, my chcemy rozmawiać. Chętnie to zrobimy, bo poznamy również wasze warunki.

Nie na Centralny Port Komunikacyjny, tylko może te pieniądze, te pół miliona zł z tymi szprychami przeznaczyć ich część na centralny port zbożowy. Czy my mamy bezpieczeństwo żywnościowe? Nie, jest ono zachwiane. Czy my mamy bezpieczeństwo energetyczne? Nie, nie mamy możliwości rozbudowy energetyki. Czy my mamy możliwości zabezpieczenia militarnego? Każdy rozważny w tym kraju, w tym również NIK mówi, że nie koncentruje się takiej infrastruktury w jednym miejscu. To jest praktycznie niedopuszczalne.

Panie przewodniczący, jestem wzburzony, chcę się opanować, chcę się wygłuszyć, ale jest wiele rzeczy, które uważam, że w trybie roboczym, może nie bezpośrednio na Komisji, jesteśmy w stanie przedstawić na piśmie. Kiedy dochodzi do scysji z Policją i bronieniem, bo ktoś chce wyburzać, wydał pozwolenie na wyburzenie obiektów sakralnych – kapliczek, krzyży, to rolnicy, to mieszkańcy…

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Przepraszam, ale pozwoliłem panu wypowiadać się dłużej, ale, tak jak powiedziałem – dzisiaj nie rozmawiamy o takiej kwestii, tylko stricte o lotnictwie. Panie Tadeuszu, rozumiem pana emocje. Panie pośle, chyba mogę tak powiedzieć, bo pan swego czasu był posłem RP, więc pan zna mechanizmy, w jakich działa i funkcjonuje parlament. Niech pan zwróci uwagę na jedną rzecz, ta podkomisja jest po to, żeby rozwiązać sprawę Polaków, nie tylko kwestię lotniska. Niech pan zwróci uwagę, że pierwsze pytanie, jakie zadałem panu ministrowi i panu prezesowi była współpraca z samorządem, z lokalną społecznością, tak, aby jak najmniej ucierpiała ta lokalna społeczność. Od tego zacząłem i chciałbym, żeby pan rozumiał, że troszkę się zmieniło. Kwestia powstania CPK to jedno, a druga kwestia to, jakim będzie to kosztem dla ludzi dla mieszkańców, w którym ono powstaje. Ci ludzie zostaną uposażeni i w jakiś sposób zostanie im udzielona pomoc, bo wiadomo, że gdzieś to musi powstać i zawsze jest jakiś konflikt interesów w miejscu, w którym to powstaje.

Natomiast, żeby była jasność, nikt nie będzie działał przeciwko państwu. Po to jest podkomisja, po to są też posłowie i z tej podkomisji i z okręgu, w którym państwo mieszkają, żeby państwu pomóc i żeby być państwa rzecznikami i orędownikami państwa sprawy. Ze swojej strony mogę dać gwarancję i myślę, że, patrzę tutaj na swoich kolegów, myślę, że Rafał Kasprzyk też, że pomożemy państwu, żeby to nie było na zasadzie wywłaszczenia państwa. Wiem, jakie są przepisy prawa, wiem, jakie są procedury, pan prezes o tym wyraźnie powiedział. Jeżeli chodzi o szczegóły, to, tak jak pan powiedział w ostatnim zdaniu. Myślę, że jeżeli jest taka potrzeba, to trzeba oddzielnie umówić się na spotkanie i spróbować wyjaśnić tę sprawę. Tu, gdzie jest jakiś konflikt, poszukać nici porozumienia i do tego będziemy dążyć. Poszedłbym w tym kierunku. Natomiast nie idźmy w przeszłość, nie chcę oceniać, co było wcześniej. Każdy na pewno ma wyrobione swoje zdanie na ten temat. Patrzmy na przyszłość. Jeszcze raz powtórzę, że ta inwestycja nie powstanie w tej kadencji, ale finalizacja waszej sprawy to jest tak naprawdę kwestia najbliższych dwóch lat. To jest dzisiaj właśnie clou, raz to sfinansowanie, a dwa to kwestia lokalizacji.

Natomiast dziękuję za pana wystąpienie, na pewno odmienne niż mówili tutaj przedmówcy. Patrzy pan na to z innej perspektywy – lokalnej. To jest bardzo cenny głos w dyskusji. Natomiast prosiłbym też, żebyśmy skupili się na całości i dziękuję panu za ten głos. Widzę pana…

Prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój Tadeusz Szymańczak:

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Witam serdecznie pana posła Lucjana Pietrzczyka, który wiemy, że był wcześniej na tajnym posiedzeniu i nie mógł do nas przyjść. Cieszę się, że pan jest, bo uczestniczy pan zawsze we wszystkich podkomisjach. Jest pan bardzo aktywnym członkiem, za co bardzo serdecznie dziękuję.

Prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój Tadeusz Szymańczak:

Panie przewodniczący, chciałbym jednak spuentować.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Ale to proszę, bo inne osoby też czekają na swój głos. Dałem panu dłuższy głos. Proszę tylko jednym zdaniem. Dobrze?

Prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój Tadeusz Szymańczak:

Kto wmawia Polakom, że nie ma skąd i gdzie latać? To pierwsza rzecz. Druga rzecz to pan powiedział o samorządach. Samorządy niestety sprzedały mieszkańców, bo dostają pieniądze. Cztery kościoły dostały 2,5 mln, żeby wyciszyć. Strażacy dostali 12 samochodów strażackich po to, żeby wsadzić kij w mrowisko między nas. Panie pośle, to nie jest takie proste. Chętnie zapraszam w nasze środowisko, żeby poznać temat. Dopóki nie poznałeś tematu, to lepiej się nie wypowiadaj, bo emocji w naszym środowisku jest cała masa. Staram się przedstawiać temat spokojnie, merytorycznie, ale żeby przedstawić to musi dochodzić do spotkań. Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Powiedziałem o tym na początku. Jak najbardziej dziękuję panu za ten głos. Nie chcę tu nadal polemizować, ale ostatnia rzecz, z jaką mogę się zgodzić to, że samorządy sprzedały społeczeństwo. W kwietniu mieliśmy wybory samorządowe. Nie mam pojęcia, kto u pana rządzi, jaka opcja polityczna, czy jakieś lokalne środowisko, ale na pewno ktoś wybrał osoby, które zostały wybrane w kwietniowych wyborach samorządowych, wybrała ich lokalna społeczność, demokracja. Myślę, że te osoby, które obecnie sprawują funkcje samorządowe w pana gminie raczej nie sprzedały społeczeństwa, bo raczej mają poparcie społeczne. To jest dygresja, więc wróćmy do głównego tematu…

Prezes Stowarzyszenia Ochrona i Rozwój Tadeusz Szymańczak:

Pan powiedział „raczej”.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Nie raczej, na pewno.

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Prosiłbym tylko o maksymalnie trzyminutowe wypowiedzi, żebyśmy zdążyli.

Wracamy do lotnictwa, proszę bardzo.

Pełniący obowiązki prezes zarządu Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa Modlin Tomasz Szymczak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Tomasz Szymczak pełniący obowiązki prezesa zarządu Portu Lotniczego Warszawa Modlin. Kilka informacji na temat kosztu rozbudowy Portu Lotniczego. Mamy przygotowany plan rzeczywiście wstrzymywanego przez siedem lat pozwolenia na bardzo skromną rozbudowę terminala, bo to jest etap pierwszy wynoszący 480 mln zł do powiększenia przepustowości Portu Lotniczego do ok. 7,5 mln, czyli dwukrotnie w stosunku do tego, co jest dzisiaj. To pozwolenie na rozbudowę terminala jest z 2017 r. Od tego czasu niestety z przyczyn nieekonomicznych nie można go było zrealizować. Dzisiaj jesteśmy w przededniu odpalenia robót przygotowawczych jesienią tego roku, wbicia łopaty pod rozbudowę z obu stron terminala – 4+4 gate'y, razem 8 gate'ów, w tym 4 nowe Non Schengen. Rozbudowa będzie od przyszłego roku.

Pierwszy etap ma skończyć się w 2029 r. i kosztować 480 mln zł i powiększyć przepustowość do 7,5 mln pasażerów. Drugi etap, który ma się skończyć w 2035 r. to jest ponowne podwójne powiększenie przepustowości do ok. 14 mln pasażerów i ma kosztować 1,3 mld zł. Tu wchodzi w grę budowa tej nowej drogi startowej, nie drugiej, tylko nowej, ponieważ jak w Katowicach Pyrzowicach obecna droga startowa ma być konwertowana na drogę kołowania i na północ od niej, zresztą z naturalną barierą hałasową w postaci lasu, bo to też sprzyja Modlinowi, ma być nieco dłuższa droga startowa, bo 3 tys. m. Jesteśmy już po umowie z PAŻP, gdzie Lotnisko w Modlinie będzie pierwszym w Polsce i drugim w Europie Środkowej po Lotnisku w Budapeszcie portem lotniczym, który będzie miał remote tower, czyli będzie kontrolowany z ul. Wieżowej, czyli z siedziby PAŻP, co potani o jakieś 15-20% możliwości operacyjne, tę taryfę, którą mamy wobec przewoźników lotniczych. My, czyli bardziej oczywiście PAŻP, ale ogólnie cenę bycia obsługiwanym przez lotnisko w Modlinie. Sumarycznie te koszty są poniżej 2 mld zł. One oczywiście mogą dobić do 2 mld, bo trzeba będzie robić jeszcze remonty. Jak wiemy lotnisko było budowane dla samolotów myśliwskich, 6-7 razy lżejszych niż obecnie, kołujących, pełnych paliwa i pasażerów. Ta infrastruktura się degraduje i musimy ją regularnie realizować w kosztach naprawdę niewielkich, low costowych.

Łącznik kolejowy, szanowni państwo, to jest te 6,5 km, które w tej chwili robi PKP PLK. W tej chwili jest koniec projektowania. Wszystkie pozwolenia środowiskowe, ekologiczne i ustalenia z samorządami są już gotowe. To będzie taki łącznik ze stacji Modlin, dworzec typu terminus, będzie dochodził 450 m od terminala. Chcemy postawić taki kanał, taki dach, żeby pasażerowie mogli dojść suchą stopą pomiędzy stacją kolejową a terminalem w Modlinie.

Ostatnia rzecz to jest cargo, bo prowadzimy rozmowy. Oczywiście naturalną przewagą Modlina, póki nie powstanie Centralny Port Komunikacyjny w centralnej Polsce, jest dostępność nocna. Jak państwo wiecie jest to lotnisko w terenie niezabudowanym, w sensie hałasowym relatywnie nikomu nie szkodzi przy minimalnej liczbie mieszkańców wokół. Wokół jest strefa ograniczonego użytkowania. Chcemy wykorzystać tę przewagę konkurencyjną. Rozmawiamy też z przewoźnikami np. z Indii, bo Komisja Europejska toczy rozmowy z Indiami o otwartym niebie, więc ten ruch nocny, low costowy z Indii, bo zasięg samolotów już na to pozwala, jeśli umowa zostanie podpisana, byłby ogromny. Wykorzystanie właśnie tej przewagi konkurencyjnej, jaką jest dostępność w nocy byłoby możliwe.

Ostatnia rzecz, włącznie z remote tower w ciągu 2-2,5 r. chcemy wprowadzić trzecią kategorię ILS w Modlinie, czyli de facto uniezależnić się od pogody. Toczymy o tym dyskusje z PAŻP. To jest prostsza sprawa. Trzecia kategoria jest na kilku lotniskach w Polsce: na dwóch progach na Chopinie, jest w Gdańsku, jest wprowadzana certyfikowana

w Pyrzowicach. Bylibyśmy kolejnym lotniskiem, które miałoby trzecią kategorię. Bylibyśmy uniezależnieni od mgieł, które zdarzają się od Narwi czy od Wisły.

To tyle. Jeszcze jedno zdanie podsumowania, z punktu widzenia człowieka, który wiele lat zajmuje się szeroko pojętą branżą transportową i branżą lotniczą w szczególności, to, szanowni państwo, urealnienie terminu CPK jest bardzo istotne, bo w Europie, a nawet patrząc szerzej na świecie, czytając publikacje, a w Europie na 100% z wykrzyknikiem, nie ma żadnego i nie było żadnego budowanego od podstaw portu lotniczego greenfield, który powstałby jak to ładnie mówią Amerykanie: on time and on budget. Mówiło się kiedyś, że takim lotniskiem jest Lotnisko Oslo-Gardermoen, tylko Oslo to jest Norwegia, czyli najbogatszy kraj w Europie i chyba piąty na świecie. Gardermoen było bazą wojskową, które miało jeden pas i dobudowano. To nie był też greenfield. Próba wysiłku, żeby budować w sposób szybki i dotrzymać terminów, które są od początku nierealne moim zdaniem jest… Nawet nowy Port Lotniczy w Stambule IGA – Istambul Grand Airport jest oczywiście w innych warunkach niż w Unii Europejskiej, bo Turcja jest krajem inaczej zarządzanym, tam też było to przepłacone, tam też były obsuwy, jeśli chodzi o realizację terminów. Nie były one długie, ale były.

Rzeczywiście ostatnia rzecz to cargo Modlin. Jak mówię – rozmawiamy z przewoźnikami cargo, bo nawet mecenasi sprzedający działki wokół remontowanego odcinka S7, który ma być pełną drogą ekspresową, a nasz terminal jest niecały kilometr od przebudowywanego węzła, który nazywa się Modlin Lotnisko. Mecenasi sprzedający ziemię mówią, że za chwilę jak będziecie jechać górą, to nie będzie infrastruktury rolnej, tylko będą hale jak w Strykowie, bo to będzie wielki węzeł wylotowy z Warszawy w stronę Portu w Gdańsku i w Gdyni, który będzie obsługiwał logistykę. Naturalnym zapleczem obsługi tej logistyki drogowej na kołach byłoby… Mamy już wybudowaną halę cargo za unijne pieniądze, wybudowaną w pełnym standardzie, możliwości poszerzenia cargo i wykorzystania tych nocnych godzin odstępu. Przyszłość Modlina w znaczeniu negocjacji z głównym przewoźnikiem, które są trudne, ale prowadzimy je nieustępliwie… Myślę, że dla low costowych przewoźników, którzy nigdy nie znajdą miejsca na CPK, bo CPK, pan prezes pewnie o tym powie, będzie miał taryfę opłat, która będzie nietolerowalna dla przewoźników low costowych. To tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za ten cenny głos. Myślę, że rozświetlił wielu osobom kwestie jak wygląda Modlin i co dalej z Modlinem.

Pozwolę sobie teraz oddać głos panu ministrowi, ponieważ wiem, że musi dotrzeć jeszcze do innych obowiązków. Może pan się teraz na bieżąco odnieść do tego, jaka jest sytuacja. Nie było pana od początku dyskusji, więc później pan dyrektor albo pan prezes uzupełni. Proszę.

Sekretarz stanu, pełnomocnik rządu do spraw CPK Maciej Lasek:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, wysoka podkomisjo, bardzo dziękuję za to, że to spotkanie ma miejsce, bo można wyjaśnić wiele mitów, które narosły przez lata wokół tego projektu. Bardzo dziękuję też panu prezesowi Szymczakowi za to wyjaśnienie, jeżeli mówimy o Modlinie. Rzeczywiście padło tutaj: po co nam Modlin, jeżeli budujemy CPK? Niestety rzeczywiście dla pasażera wrażliwego kosztowo, a takich pasażerów w Polsce mamy w tej chwili ok. 65% ruchu lotniczego. Jeżeli nie zapewnimy dla nich dobrej oferty dla taniego ruchu na Mazowszu, to będą wybierać lotniska w innych regionach. Wybiorą lotnisko w Katowicach, wybiorą lotnisko w Gdańsku, wybiorą lotniska takie, które już powstały i działają. Niestety tej roli póki co ciągle nie spełniło lotnisko w Radomiu. Koszty dokładania do tego lotniska są bardzo duże, natomiast na razie nie można określić jakiejś perspektywy, kiedy to lotnisko osiągnie w ogóle przepustowość zakładaną w prognozach ruchu, które były przygotowane. W związku z tym, tym bardziej istotne jest, żeby każdą inwestycję, a w szczególności tak wrażliwą inwestycję, jak inwestycja lotniskowa, planować rozsądnie. Zacytowałbym tutaj jeden z artykułów czy wypowiedź ekspertów chyba z zeszłego tygodnia po naszych dyskusjach dotyczących m.in. kolei. Projekt CPK realny aż do bólu. Życzyłbym sobie, żeby każda inwestycja finansowana w dużej części w dużej części z budżetu państwa miała właśnie taką

opinię – realna aż do bólu, że ma być realna, że nie planujemy niczego, czego nie jesteśmy w stanie oszacować, jakie będziemy musieli później ponosić za to koszty.

Jeżeli chodzi o lotnisko w Baranowie, to wiem, że było bardzo dużo powiedziane o harmonogramach, że są nierealne, że były ambitne, jak mawiał pan prezes Wild. Ambitnym harmonogramem według niego to było, jeżeli dobrze pamiętam, 15-20% prawdopodobieństwa wykonania w czasie. To jest też ten element odpowiedzialności za to, co robimy – jeżeli mamy zrobić to dobrze, to musimy mieć realny harmonogram. Jeżeli nawet pracownicy spółki uważali, że ten poprzedni harmonogram był, nie powiem, że napięty, ale był nierealny, to znaczy, że gdzieś na etapie planowania tej inwestycji myślenie życzeniowe zwyciężyło nad myśleniem pragmatycznym i takim inwestycyjnym.

Jak państwo doskonale wiecie, budujemy Centralny Port Komunikacyjny, budujemy lotnisko w Baranowie. Wiemy, że lotnisko Chopina ma ograniczoną przepustowość. Mielibyśmy zdecydowanie lepszy punkt startowy, gdyby nasi poprzednicy nie podjęli jednak decyzji o zatrzymaniu dokończenia modernizacji Chopina, czyli rozbudowy części terminalowej. Dzisiaj mielibyśmy pewnie możliwość spokojnego patrzenia na 26 mln pasażerów na tym lotnisku za zdecydowanie mniejsze pieniądze niż dziś musielibyśmy na to poświęcić. Tutaj też padało co z tym lotniskiem Chopina – my musimy jakoś przenieść ten ruch, który rośnie. Dzisiaj inwestycja w lotnisko Chopina jest też pewnego rodzaju szansą na to, że lotnisko w Baranowie też odniesie sukces i będziemy mogli przenieść ten ruch z lotniska Chopina. Padło tutaj, jakie są ryzyka. Myślę, że pan prezes zdecydowanie szerzej na to odpowie, ale jednym z ryzyk jest również to, żeby nasz narodowy przewoźnik mógł jednak pełnić dominującą rolę na tym lotnisku, bo chyba nam wszystkim na tym zależy, więc musi się gdzieś rozwinąć, gdzieś musi bazować swoje samoloty. Trzeba rozbudować też siatkę. Tego nie buduje się w ciągu miesiąca czy dwóch, czy jednego roku, bo wszyscy wiemy jak trudny jest to rynek, jak trudno jest w tej chwili pozyskać nowe samoloty, które spełniałyby również funkcję tego transportu hubowego, czyli realizację tego głównego założenia dla lotniska w Baranowie. Rozmawiamy z zarządem LOT, rozmawiamy z panem prezesem Michałem Fijołem. Jesteśmy w tym zakresie w bieżącym, regularnym kontakcie, bo wiemy, że od sukcesu LOT zależy również sukces CPK. Nie planujemy budować lotniska dla jakiejkolwiek linii. Uważamy, że trzeba to budować w synergii z naszym narodowym przewoźnikiem. W związku z czym jest to jedno z ważniejszych założeń dla sukcesu tego lotniska.

Jeżeli będą pytania, to myślę, że do pozostałych kwestii odniosą się zarówno pan prezes, jak i pan dyrektor. Bardzo państwa przepraszam, ale zaplanowanie tej podkomisji w czasie, kiedy było niejawne posiedzenie Sejmu troszeczkę nam zaburzyło. Mam jeszcze wizytę u pana ministra Macieja Bando też w sprawie CPK, tylko znowu w sprawie nierealnych terminów przyłączy energetycznych, o które spółka występowała jeszcze w zeszłym roku. Terminy, które są przedstawiane, można powiedzieć, pokazują, że wcześniejsze harmonogramy, jeżeli chodzi o kolej były też mocno nierealne. W tej chwili pracujemy również nad tym, żeby z polskimi sieciami energetycznymi udrożnić ten element, to wąskie gardło. Odnoszę wrażenie, że nikt o tym nie myślał jeszcze w zeszłym roku czy wcześniej, czy nie przewidział tego typu ryzyka. Ale my będziemy te ryzyka usuwali.

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Jeszcze raz przepraszam za to, że muszę już teraz opuścić to posiedzenie.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie ministrze za zabranie głosu.

Powiem szczerze, że ja też państwa przepraszam, ale termin posiedzenia Komisji wcześniej nie łączył się w harmonogramie prac Sejmu z tajnym posiedzeniem – to wyniknęło później. Wspólnie z państwem przygotowującym dzisiejszą podkomisję zastanawiałem się, czy nie przełożyć dzisiejszego spotkania, ale widząc jak duża jest problematyka i jak są zaangażowane strony, to pozwolę sobie to zrobić w ten sposób, że dziękuję przede wszystkim panie prezesie, ale też panie ministrze za trochę odczarowanie pewnych mitów, pewnego tematu, bo tak naprawdę padło dzisiaj wiele słów i wiele konkretów o tym, na czym polega CPK. Cieszę się też z dyskusji, z głosu pana Marcina Horały, pana Tadeusza Szymańczaka. Pokazuje to, że mamy różne głosy w dyskusji,

różne opinie w różnych kwestiach, ale myślę, że wszyscy idziemy w dobrym kierunku – chcemy współpracować, chcemy razem zrobić coś dobrego dla Polski i wydaje mi się, że jest wielka szansa na to, że wspólnie coś zrobimy. To będzie ogromny sukces i obecnego zarządu ministerstwa, ale jeszcze raz to powtórzę: pamiętajmy, że to jest inwestycja nie na tę kadencję, tylko to jest inwestycja na pokolenia. Finalizacja tej inwestycji na dziś jest planowana nawet nie w następnej, tylko jeszcze w kolejnej kadencji. Ważne jest to, żeby była kontynuacja działania, żeby były wspólne działania. Jeśli nie wszystko działa, tak jak powinno, to naprawiajmy to i współpracujmy, szukajmy rozwiązań i na tym się skupmy.

Bardzo państwu dziękuję za dzisiejszą podkomisję, za udział, za dyskusję. Wiem, że z wieloma z państwa moglibyśmy prowadzić dyskusję jeszcze przez kilka godzin, ale ona będzie kontynuowana. Prosiłbym, że jeżeli macie państwo jakieś pytania względem lotnictwa, względem tej kwestii CPK, to prosiłbym, żeby te informacje spływały do sekretariatu podkomisji. We wrześniu, kiedy nie ma prac plenarnych Sejmu, przygotujemy dodatkową podkomisję w tym temacie. Oczywiście będzie to po konsultacji z ministerstwem i z zarządem CPK, tak żeby to wszystkim odpowiadało. Spotkanie zrobimy sobie, w któryś dzień niesejmowy, z rana, bez ograniczenia czasowego, żebyśmy mogli poruszyć wszystkie wnioski tak, żeby zadowolić wszystkich z państwa.

Dziękuję wszystkim z państwa za udział w podkomisji. Kończymy o godzinie 10:55. Jeszcze raz wszystkim z państwa dziękuję za merytoryczną dyskusję w temacie.